

Sändlista:

Trafikverket
Generaldirektör Gunnar Malm
781 89 Borlänge

BREV TILL SJ OCH
TRAFIKVERKET
2012-12-11

Regionchef öst Einar Schuch
Box 1140 Eskilstuna

SJ AB
Styrelseordförande Jan Sundling
VD Christer Fritzon
Regionalansvarig öst Jan Kyrk
105 50 Stockholm

Kommunerna längs Mäljarbanan tar krafttag för arbetspendlingen!

Vi skriver till er på SJ och Trafikverket med anledning av den situation som råder på tågen och på järnvägen i Stockholm-Mälardalsregionen. Vi är medvetna om att ni hanterar olika frågor under skilda uppdrag och direktiv men vi ser en fördel i att skicka ett gemensamt brev till er båda. Vi vill med detta påvisa vikten av samarbete och samverkan när det gäller infrastrukturen och trafikeringen i Mälardalen.

Pendlingens betydelse för regionens utveckling

Kommunerna längs Mäljarbanan utgör tillsammans en betydande del av Stockholm-Mälardalsregionen och deras utveckling och tillväxt får direkt positiva effekter för hela regionen. Örebro, Arboga, Köping, Västerås, Enköping och Håbo bildar gemensamt en stor arbetsmarknad och erbjuder ett brett bostadsutbud, tillsammans har vi 375 000 invånare varav 40 200 pendlar ut till andra kommuner för att arbeta och 38 200 pendlar in. Möjligheten att pendla med tåg mellan bostads- och arbetsorter är avgörande för såväl våra kommuners som Stockholmsregionens utveckling och tillväxt. Vi både kan och vill ta emot fler invånare och fler företag och vi arbetar aktivt för att fler ska välja att bosätta eller etablera sig i någon av kommunerna i Mälardalen. I vår marknadsföring är goda regionala tågförbindelser, attraktiva bostäder och mark för etablering prioriterade områden. Då är möjligheten att kunna arbetspendla med pålitliga och punktliga tåg till arbetsplatser i hela Mälardalen en förutsättning.

För att Sveriges näringsliv ska kunna bibehålla och stärka konkurrenskraften i den globaliserade ekonomin är specialiserande och ökad tillgänglighet till större marknader nödvändig, liksom ökad tillgänglighet till arbetskraft, forskning och utbildning. För att möjliggöra denna utveckling i Stockholm-Mälardalen är effektiva kommunikationer en nyckelfråga. Järnvägssystemet behöver byggas ut för att på ett effektivt och klimatomåligt hållbart sätt knyta samman allt större, inbördes kompletterande arbetsmarknader. Det stärker också näringslivets möjligheter att rekrytera högkvalificerad arbetskraft inom Stockholm- Mälardalen. Tillgängligheten till kompletterande arbetsmarknader inom Mälardalen ökar, vilket förbättrar matchningen på arbetsmarknaden och ökar produktiviteten. En självförstärkande process där "framgång föder framgång" uppstår.

Postadress	Besöksadress	Telefon, växel	Telefax	Postgiro	Org nr
Enköpings kommun 745 80 ENKÖPING	Kungsgatan 42	0171-62 50 00	0171-392 68	7 07 27-3	212000-0282

E-post: kommunstyrelsekontor@enkoping.se

Bättre pendlingsrestider gör det även mer attraktivt att bosätta sig utanför Stockholm. Därmed avlastas en redan överhettad bostadsmarknad, vilket ytterligare stärker regionens möjligheter att attrahera företag och individer.

I nuläget är det stora brister i befintlig infrastruktur och trafik vilka medför negativa konsekvenser för hela Mälardalens utveckling. En försämring av tågtrafiken sänder allvarliga signaler att kollektivtrafiken inte går att lita på vid val av bostadsort och arbetsplats och risken är stor att både invånare och företag tröttnar och flyttar. Resandet med bil riskerar därigenom också att öka vilket samtidigt försämrar den långsiktigt hållbara utvecklingen och möjligheterna att nå klimatmålen.

Nedan sammanfattas de aspekter som kommunerna längs Mälardalens anser viktiga för en förbättrad arbetspendling. Vi ser fram mot era svar på dessa synpunkter.

SJ

Med anledning av den nya tidtabellen som börjar gälla den 9 december vill vi understryka de konsekvenser detta får för arbetspendlingen i Mälardalen:

Förskjuten tidtabell

Det nya tidtabellförslaget T13 bygger på att SL gör en omläggning av sin pendeltågtrafik vilket ger nya kanaler för SJ på Mälardalens och möjliggör att tågen kan köras i 200 km/h istället för dagens 160 km/h. Det innebär i sin tur en något kortare restid, omkring 15 minuter mellan Stockholm och Hallsberg och vidare mot Göteborg.

I T13 är det avgång och ankomst i Stockholm och Göteborg som slår fast tidtabellen. Hur tiderna sen stämmer överens med behovet för pendlarna i hela Mälardalen verkar helt underordnat detta. Den nya tidtabellen har utformats med mycket liten, om någon, hänsyn till de behov som pendlarna i Mälardalen har. Bästa möjliga tidtabell åt så många resenärer som möjligt verkar inte gälla längre. Inte minst kommer de varierande avgångstider på de olika orterna att upplevas både komplicerat och otydligt.

Vi vill gärna ha svar på hur SJ ser på detta.

Kopplingen mellan Mälardalens och Svealandensbanan

Tidtabellskiftet på Mälardalens innebär också att bytestiderna i Arboga mellan Mälardalens och Svealandensbanan utökas kraftigt. Resenärer från Örebro som tidigare kunnat välja att resa på Svealandensbanan via Eskilstuna till Stockholm får välja bort det alternativet då resan kommer att kräva två byten och en total väntetid på omkring 50 minuter. Detta får troligen till följd att trängseln på Mälardalens tåg kommer öka liksom en ökad biltrafik för de som nu väljer bort tåget.

Har SJ tagit med det i beräkningen av kapaciteten på tågen på Mälardalens?

Inställt direkttåg och trängsel

Den förändring som kommer få stora konsekvenser för situationen ombord på tågen är att direkttåget mellan Västerås och Stockholm med avgångstid 07:14 i och med T13 försvinner. Detta innebär att resenärerna som åker med den avgången efter 9 december behöva fördela sig på resterande turer. Det är redan i dag mycket trångt ombord på tågen och från Västerås, Enköping och Håbo betalar man i realiteten över 3000 kr i månaden för ståplats fram och tillbaka till Stockholm. Konsekvenserna kommer att bli förvärrad trängsel på perronger och ombord på tågen i och med direkttågets borttagande. I den enkät som TIM-pendlarföreningen tagit fram bland sina 500 medlemmar är svaret entydigt (88 procent); En sittplats är den viktigaste "servicen" man efterfrågar. På andra plats kommer tillgången på el. Att kunna jobba på tåget är viktigt men med tanke på situationen och trängseln som råder just nu är till och med sittplats en lyx.

Vi skulle gärna vilja veta varför denna avgång tas bort samt hur SJ avser hantera behovet av fler vagnar och tågset på övriga avgångar för att komma till rätta med trängselproblematiken?

Trafikverket

Med anledning av behovet av trafikseparering och utbyggnad av fyrspar på Mäljarbanan vill vi återigen understryka utredningen "Vad kostar det att vänta?":

Fyrsparsutbyggnad av Mäljarbanan mellan Kallhäll och Tomtebodå

För att lösa dagens problem på Mäljarbanan behövs fyrsparsutbyggnad på hela sträckan Kallhäll-Tomtebodå till år 2017. Först när komplett fyrspar finns på plats kan Mäljarbanan fungera fullt ut som ett kraftfullt medel för den nödvändiga regionförstoringen. Utbyggnaden av Mäljarbanan är dessutom en absolut förutsättning för att de stora samhällsnyttorna av Citybanan ska kunna tas tillvara fullt ut samt för att förbättra robustheten på anknyttande banor.

Det är därför viktigt att se banan som en helhet och att inga övriga flaskhalsar kvarstår när hela fyrsparsutbyggnaden och Citybanan är på plats. För att kunna hantera kommande trafikökningar både för genomgående och vändande trafik och för att inte begränsa Mäljarbanans positiva effekter måste Västerås bangård sannolikt byggas om. Även en fortsatt utbyggnad till dubbelspar till Örebro är också av stor vikt på sikt liksom en dubbelsparsring runt Mälaren för att kunna få en flexibel och regionförstörande tågtrafik.

I rapporten "Vad kostar det att vänta?" som togs fram av kommunerna i ABCU-samarbetet¹ 2011 presenterades de samhällsekonomiska förlusterna det innebär om man skjuter upp utbyggnaden av fyra spar mellan Kallhäll och Tomtebodå i 13 år från 2017 till 2030. Den sammanvägda bedömningen är att samhället går miste om i storleksordningen 13,5 Mdkr.

Kommunerna längs stråket är eniga i sina krav om att den nödvändiga kapacitetsförstärkningen av Mäljarbanan mellan Kallhäll och Tomtebodå ska kunna

¹ Stockholms läns lansting, Regionförbundet Uppsala län, Västerås, Enköping, Håbo, Upplands-Bro, Järfälla, Sundbyberg, Stockholms kommun och SL.

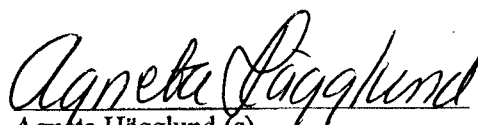
genomföras i en samordnad utbyggnad med Citybanan. Vi hoppas härmed att projektet prioriteras utifrån den samhällsvinst det utgör i den kommande nationella transportplanen.

Fördelning av tåglägen


Vi vill även påtala att antalet tågavgångar på Mäljarbanan inte får minskas till och från Stockholm. I Trafikverkets fördelning av tåglägen bör vikten av pendlingstrafikens betydelse för Mälardalens expansion och kompetensförsörjning i näringsliv och offentlig sektor väga tungt.



Anna Wiklund (m)
Kommunstyrelsens ordförande
Enköpings kommun



Agneta Hägglund (s)
Kommunstyrelsens ordförande
Håbo kommun



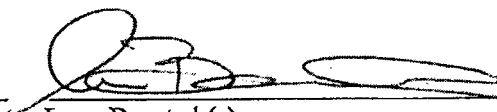
Olle Ytterberg (s)
Kommunstyrelsens ordförande
Arboga kommun



Ulla Persson (s)
Kommunstyrelsens ordförande
Västerås stad



Elizabeth Salomonsson (s)
Kommunstyrelsens ordförande
Köpings kommun



Lena Baastad (s)
Kommunstyrelsens ordförande
Örebro kommun

